

## Rennsportflair – Gestern & Heute

# ACHTUNG, DIE RENNFÄHRER KOMMEN

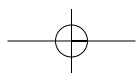
Es ist ein sonniger Junitag, anfangs der unbändigen Fifties. Ein kompaktes Peloton ehrgeiziger Profiradler, die in Flandern zu dieser Zeit auch respektvoll »Die Großen« genannt werden, nähert sich beim nachbarlichen Kirmesrennen mit enorm viel Speed dem kleinen Ort Perk. »Opgepast, de renners zijn in aantocht!«, dröhnt unentwegt die kreischende Lautsprecherstimme des Führungsfahrzeugs, als dieses hochmotiviert und mit quietschenden Reifen durch die holprigen Straßen der eigentümlichen Gemeinde donnert: »Aufgepasst, die Rennfahrer sind in Sicht!«

Wie auf Kommando stürmen rund sechzig, siebzig selbstbewusste Herren mittleren Alters, die Tellermütze schräg ins Gesicht gezogen und mit einer malträtierten Zigarettenkippe im Mundwinkel, aus der verrauchten Dorfkneipe, drängeln sich voller Ungeduld an den Straßenrand und recken die Hälse bis zum geht nicht mehr, um die Vorbeifahrt

des hastigen Rennfahrerpulks bloß nicht zu verpassen.

Rüttelnd auf ihren glänzenden Felgen biegen die Radstars wie an einer Schnur gezogen, voll konzentriert und in technisch perfekter Haltung – das rechte Bein elegant gestreckt – in die Linkskurve ein. Dort prustet einer der Coureurs durch seine verdrehte Nase, ein anderer greift mit Schwung zur Trinkflasche, der Geruch von Massageöl auf strammen Radlerwaden mischt sich für einen Moment mit dem Bier- und Nikotindunst aus dem Supporterlokale an der Ecke.

Ein siegestrunkenere Zuschauer glaubt, das magische Trikot von Weltmeister Rik Van Steenbergen entdeckt zu haben. »Alleeeee Riikiik...«, brüllt er sich voller Leidenschaft die Kehle heiß und hofft dabei, seinem über alles geliebten Favoriten einen zusätzlichen Adrenalinstoß verpassen zu können. Ein anderer ärgert sich in allen Farben des Regenbogens





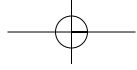
über Raymond Impanis, den Tour-de-France-Helden von 1947, der sich nach seinem Geschmack »verdomme doch...« viel zu weit hinten im dichten Peloton aufhält.

Nach nur wenigen Sekunden ist das Spektakel bereits zu Ende. Doch kaum ist das bunte Schlussfahrzeug, der so genannte Besenwagen, außer Sichtweite, da stürmen die Herren Supporter bereits genau so schnell zurück in die Kneipe, wie sie gekommen waren. An der bierdurchtränkten Theke werden bis zum Umfallen die nächsten Durstlöcher bestellt. Über Favoriten wird frenetisch gestritten, es wird gewettet, am laufenden Band geflucht und herzhaft gelacht, dass in Rom förmlich die Alarmglocken läuten. Zwanzig Minuten vergehen, bis sich die Lautsprecherstimme erneut aus der Ferne ankündigt, und das irrwitzige Spektakel kann von vorne beginnen.

Nachdem die Rennfahrer zum fünfzehnten und letzten Mal den sonst eher friedlichen Ort überfallartig passiert haben, greift der Wirt zum Telefonhörer, um zu erfahren, wer denn nun letztendlich gewonnen hat. Eine Szene, wie sie sich eigentlich nur in Flandern abspielen kann. Eine Szene, wie sie das angesehene deutsche Reisemagazin »Merian« vor Jahren in einer Sonderausgabe einmal so vortrefflich charakterisierte: Die Titelseite zeigte eine bunte Gruppe Radsportler, die sich kämpfend gegen Wind und Wetter auflehnten. Und auf der Rückseite präsentierte das Magazin eine ganzseitige Bieranzeige...

Kneipenkultur und Radsport bilden in Flandern ein harmonisches Duo: Profirennen in Leuven (links), ein voll besetztes Café »Elysee« (oben), nur vier der zahllosen belgischen Bierspezialitäten (rechts).





## Die »Flandriens« auf ihren stählernen Rössern

# DIE LEGENDE LEBT

Manche Kneipen in Belgien waren und sind heute noch mehr als nur beliebte Stätten, in denen die Gäste in bester Stimmung ein gepflegtes Bier trinken: In vielen von ihnen erfährt und erlebt man am Tresen, bei einem oder mehreren Pintjes, auch den Radsport in all seinen Spielarten. Die so genannten Supportercafés gehören zu Flandern wie die glückseligen Biergärten zu Bayern, die fröhlichen Pubs zu Irland, die urgemütlichen Bistros zu Frankreich, die stilvollen Kaffeehäuser zu Wien oder die lautstarken Bars zu Italien. Ihr Ursprung reicht weit zurück in die Gründerzeit des Radsports, als dieser gegen Ende des vorletzten Jahrhunderts in Flandern so populär wurde wie sonst in ganz Europa nur der Fußball. Es war aber auch die Zeit, als bei unseren Nachbarn ein Urbild des Radsportlers geboren wurde: der Mythos der »Flandriens«.

Die tapferen Cracks, die schon zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts nach ihren erfolgreichen Einsätzen auf stählernen Rössern in den ländlichen Cafés ihrer Heimat wie überirdische Helden gefeiert wurden, ja, das waren noch echte Kerle mit Muskeln wie Drahtseilen. Mit Dynamit in den Waden. Mit einer Siegermentalität, um im Alleingang förmlich die Welt zu erobern.

### Vom Acker in den Rennsattel

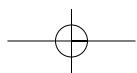
Nur die wenigsten Rennfahrer konnten sich das Gütesiegel eines »Flandrien« verdienen. Gemeint war ein unverwechselbarer Rennfahrertyp, der mutig war wie ein Löwe, tapfer wie ein Gallier und kämpferisch wie ein Gladiator: »Flandriens« scheuten weder Regen noch Wind und Kälte, um bei den ultraschweren Eintagesklassikern und kräftezehrenden Rundfahrten die geballte Konkurrenz das Fürchten zu lehren. Ihre Klasse bewiesen sie auf prähistorisch anmutenden Pfaden, die heute nur

noch beim Höllenklassiker Paris-Roubaix zu bewundern sind.

Dabei spielte in dieser heroischen Epoche des Radsports der Teamgeist nur eine untergeordnete Rolle. Der typische »Flandrien« war ein Individualist vom Scheitel bis zur Sohle. Mehr noch: Er war jemand, der sein Fahrrad wie seine Liebste über alles vergötterte und der Legende nach auch mal vor dem Start eines Rennens ein rohes Pferdesteak verschlang, um sich für die folgenden Strapazen zu stärken. Kurzum: Ein wahrer »Flandrien« kannte weder Schmerz noch Mitleid. Welch ein Kontrast zu den Rennfahrern von heute! »Briek« Schotte etwa, der als der »Letzte der Flandriens« gilt, kommen die Vertreter der aktuellen Fahrgeneration allesamt vor wie in Watte gelegte Weichlinge.

Wie und wo der Begriff »Flandrien« letztendlich Einzug in die Welt des Radsports hielt, wurde nie genau geklärt. Ursprünglich bezeichnete er jene Naturburschen, für die es mit der harten Schufterei auf den elterlichen Bauernhöfen in der westflandrischen Provinz nicht getan war und die sich zusätzlich als Saisonarbeiter in Nordfrankreich den Rücken krumm arbeiteten mussten, um für den Lebensunterhalt ihrer Familien aufzukommen. Als dann gegen 1890 das Fahrrad als Sportgerät in Europa eine unaufhaltsame Welle der Begeisterung entfachte, entdeckten gerade diese hart gesottene Kerle die Rennsportveranstaltungen als lukrative Chance, sich vielleicht ein etwas besseres Leben leisten zu können. Denn viel Auswahl gab es zu jener Zeit nicht, als elektrisches Licht und ein warmes Bad noch Luxus für die Wohlhabenden waren: Entweder man wanderte wegen der wirtschaftlichen Rezession nach Übersee aus, oder man schielte auf eine Berufsrennsportkarriere.

Auf einen Schlag meldeten sich Hunderte mehr oder weniger talentierte junge Männer, um mit dem





Rennrad um die Wette zu kurbeln. Zunächst rund um den Kirchturm, später von Stadt zu Stadt, und bald auch auf den Winterbahnen bei Sechstagerennen in ganz Europa, ja sogar in den Millionenmetropolen der Vereinigten Staaten.

Vor allem hier in der Neuen Welt entdeckten findige Veranstaltungsmanager den besonderen Reiz dieses aktionsgeladenen Sports aus »good old Europe«. Überhaupt: Radrennen waren bald eine der ersten Sportarten, in denen sich gutes Geld verdienen ließ. Aus Mitläufern wurden schnell Siegertypen. Die Größten unter ihnen genossen ähnlichen Ruhm wie heute die Superstars aus der Film- und Popmusikbranche. Während der »Goldenen Jahre« - gemeint ist die Ära bis 1965 - erfreuten sich Radprofis nicht allein bei bekennenden Fans, sondern in der gesamten Bevölkerung eines extrem hohen Ansehens.

Einer der ersten Champions des belgischen Radsports, der von den Fachleuten mit dem Prädikat

Rivalen der Weltklasse:  
»Rik I.« und »Rik II.«

»Flandrien« versehen wurde, war Cyrille Van Hauwaert aus Moorslede. Der »Löwe von Flandern«, wie er gleichzeitig respektvoll genannt wurde, vollbrachte etwas Einmaliges: Er schaffte das schier unglaubliche Kunststück, zwischen 1907 und 1909 als Einzelfahrer sowohl Bordeaux-Paris, Mailand-San Remo als auch Paris-Roubaix zu gewinnen, also drei der wohl schwersten Eintagesklassiker der Welt. Und dies in einer Zeit, in der die Anreise zu den Wettkämpfen wie zum Beispiel nach Mailand heute locker mit einer Expedition nach Kasachstan zu vergleichen wäre.

Das Echo, welches der tollkühne Belgier nach seinen internationalen Triumphen in der Heimat entfachte, war mitunter so kolossal, dass er nach seiner